

**II-1064 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/11-4-91

303 IAB

1991 -03- 08

zu 383 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Lanner und Kollegen vom 30.1.1991,
Zl. 383/J-NR/1991 "zunehmende Belastung
durch den Flugverkehr"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wieviele Instrumentenflüge wurden im Zeitraum Jänner bis
Dezember 1990 über Österreich registriert?"

Im Jahr 1990 wurden über Österreich 432.800 Instrumentenflüge
registriert, die sich wie folgt verteilen:

Jänner	27035	Mai	41617	September	44292
Februar	25057	Juni	43366	Oktober	39659
März	29749	Juli	45847	November	28802
April	34141	August	45983	Dezember	27252

Zu Frage 2:

"Wieviele Instrumentenflüge wurden in den Jahren 1987, 1988,
1989 und 1990 über Tirol registriert?"

Über dem Raum Tirol wurden im Jahre

1987	109.860	Instrumentenflüge
1988	111.548	Instrumentenflüge

- 2 -

1989 112.332 Instrumentenflüge
 1990 120.423 Instrumentenflüge

registriert.

Für das Jahr 1991 ist eine leichte Reduktion der Überflüge erkennbar.

Zu Frage 3:

"Wie verteilen sich die Flugbewegungen in Tirol in den Jahren 1987, 1988, 1989 und 1990 auf folgende Luftstraßen:

Kempten - Rattenberg - Villach
 Kempten - Kühtai - Brenner
 München - Innsbruck - Bozen?"

Für die Jahre 1987, 1988, 1989 und 1990 ergeben sich für die angeführten ATS-Strecken (Luftstraßen) folgende Werte:

	1987	1988	1989	1990
Kempten-Rattenberg-Villach	70932	63629	66032	69082
Kempten-Kühtai-Brenner	11344	10549	9766	10446
München-Innsbruck-Bozen	23748	26840	26011	28561

Zu Frage 4:

"Welche Möglichkeiten sehen Sie, durch eine bessere Auffächerung des Flugverkehrs eine Entlastung des Tiroler Luft- raumes zu erreichen?"

Aus österreichischer Sicht kann auf die Auffächerung des Flugverkehrs kurzfristig praktisch kein Einfluß genommen werden, liberale Rahmenbedingungen für den Luftverkehr zu schaffen. Die Ausnützung der auf diese Art gebotenen Möglichkeiten obliegt den Luftverkehrsunternehmen nach deren wirtschaftlicher Beurteilung. Überflüge im Charterverkehr sind aufgrund des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt liberalisiert. Im Linienverkehr sind Überflüge aufgrund der Mitgliedschaft Österreichs beim Transitübereinkommen bzw. gemäß bilateraler Luftverkehrsabkommen praktisch ebenfalls liberalisiert.

Langfristig ist es das österreichische Bemühen in verschiedenen internationalen Gremien, durch die Eröffnung neuer

- 3 -

Flugstrecken weiträumiges Umfliegen Österreichs zu erreichen - was durch die Aufgabe von NATO und Warschauer Pakt-Sperrgebieten denkbar scheint.

Zu Frage 5:

"Sind Ihnen Studien bekannt, die die Umweltauswirkungen des internationalen Flugverkehrs untersuchen?"

Da sich die Überflüge aber überwiegend in sehr großen Höhen abspielen, bringt der direkte Überflug - wegen der meist herrschenden Höhenwinde - keine Belastung des darunterliegenden Gebietes.

Es existiert bereits eine größere Anzahl von wissenschaftlichen Arbeiten zu diesem Thema. Um jedoch - zugeschnitten auf die österreichischen Verhältnisse - der Klärung dieser Problematik näher zu kommen, wurde von Seiten meines Ressorts eine diesbezügliche Studie bei Univ.-Prof.

Dr. S.J. Bauer, Graz, in Auftrag gegeben.

Insbesondere soll dabei auf die Frage des weiteren Verbleibens der Schadstoffe in der Atmosphäre eingegangen werden. Die Fertigstellung der Studie ist mit Frühjahr 1991 prognostiziert.

Wien, am 5. März 1991

Der Bundesminister

